Année 1954. — N° 21. Le numéro : 15 francs. 27 Juillet 1954.

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

AVIS ET RAPPORTS DU CONSEIL ÉCONOMIQUE

ABONNEMENTS : METROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : **250 fr.**; ETRANGER : **450 fr.**
(*Compte chèque postal:* **9063.13. Paris.**)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION **QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7°** | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1954

Séance du 20 Juillet 1954.

SOMMAIRE

Problème du renouvellement de la flotte passagère française sur l'Atlantique Nord (1).

PROBLÈME DU RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE PASSAGÈRE FRANÇAISE SUR L'ATLANTIQUE NORD

(Question dont le Conseil économique s'est saisi lui-même en application de l'article 1er de sa loi organique du 20 mars 1951 et de l'article 27 de son règlement intérieur.)

1° **Rapport présenté, au nom du Conseil économique, par M. Georges Le Hénaff.**

Le Conseil économique s'est saisi, le 8 juin 1954, du problème du renouvellement de la flotte de commerce française et en a confié l'étude à sa commission des transports, des P. T. T. et du tourisme.

Celle-ci, après avoir procédé à un premier échange de vues au cours duquel l'intérêt que présente cette question a été unanimement reconnu, a mesuré, d'une part, l'ampleur de l'étude à entreprendre et, d'autre part, l'urgence que présente une partie du problème : le renouvellement de notre flotte passagère sur l'Atlantique Nord. Cette question doit, très prochainement, faire l'objet d'une délibération de l'Assemblée nationale.

La commission a donc décidé de procéder, en priorité, à une étude de cette question, qui pourrait donner lieu à un rapport et à un avis séparés, mais se situant tout de même dans l'optique générale de son étude du renouvellement de l'ensemble de la flotte de commerce française.

Elle a désigné un groupe de travail, composé de MM. Bouchaud, Le Hénaff (président du groupe), Liénart, Mabit, Richard, Rogliano, Subreville, Vandenbussche, qui a réuni la documentation nécessaire et procédé aux quelques auditions qui lui ont paru indispensables et qui ont été possibles dans le peu de temps dont il a disposé. C'est ainsi qu'ont été entendus :

M. Desforges, directeur des affaires économiques et du matériel naval au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme ;

MM. Laure et Lanier, directeur général et directeur de la Compagnie générale transatlantique ;

MM. Gruenais, Miniou et Landry, représentants les syndicats du personnel navigant (C. G. T.) ;

M. Dejean, représentant le syndicat C. F. T. C. du personnel navigant (officiers). D'autres auditions, demandées, n'ont pu avoir lieu.

Tous les avis reçus, confirmant d'ailleurs l'opinion unanime du groupe du travail, ont reconnu la nécessité de la présence française sur l'Atlantique Nord et, par conséquent, du renouvellement prochain des navires encore en service sur cette ligne. Des divergences d'opinion se sont fait jour seulement sur la façon dont ce renouvellement doit être réalisé.

I. — Il apparait que le Conseil économique s'est saisi, à juste titre, de cette question, dont l'étude entre incontestablement dans le cadre de ses attributions.

(1) Les délibérations du Conseil économique sur cette question figurent au *Bulletin du Conseil économique* n° 27 du 21 juillet 1954.

En effet, il s'agit, en première analyse, d'un investissement dont l'Etat ne peut évidemment demander à une société anonyme de supporter la charge, ni du fait de l'importance de la dépense à engager, ni du fait de la rentabilité à attendre du capital investi.

Par contre, des considérations de politique générale, économique et sociale, peuvent parfaitement justifier cet investissement sur le plan national.

Il incombe, par conséquent, au Conseil économique d'apprécier, conformément à son rôle, dans quelle mesure cet investissement s'inscrit dans le plan général d'équipement du pays.

II. — Le problème se pose de la manière suivante:

La ligne maritime française de l'Atlantique-Nord est actuellement desservie par les trois paquebots *Liberté*, *Ile-de-France* et *Flandre*, appartenant à la Compagnie générale transatlantique.

De ces trois paquebots, seul, le dernier, *Flandre*, entré en service effectif en 1953, a devant lui la perspective d'une carrière prolongée. Les deux premiers ont été construits en 1927 pour *Ile-de-France*, et, en 1930, pour *Liberté*. Ils ont subi, au lendemain de la guerre, d'importants travaux de refonte et de transformation et ont été remis en service, en 1949, pour *Ile-de-France*, et, en 1950, pour *Liberté*.

Bien que ces travaux aient permis une certaine prolongation de la durée normale d'exploitation de ces deux paquebots, leur retrait du service devra s'effectuer au cours de la période 1959-1962. Ce retrait s'accomplira normalement à l'issue d'une période quadriennale de reclassification. Il devrait donc être envisagé dès 1957 pour *Ile-de-France*, et s'imposera en 1962 pour *Liberté*. Toutefois, une prolongation de côte de deux années, permettant d'attendre la mise en service d'une unité neuve, pourra être accordée à *Ile-de-France*, moyennant certains travaux de reclassification.

Compte tenu du délai d'exécution de 52 à 54 mois demandé par les Chantiers et ateliers de Saint-Nazaire-Penhoët, à qui serait confiée la construction du paquebot, entre la date de la commande ferme et le début des essais à la mer, le problème du remplacement de *Ile-de-France* et de *Liberté* est dès à présent posé.

Si le Gouvernement doit conclure à la nécessité de procéder à ce remplacement, il y aurait, par conséquent, intérêt à ce que cette décision intervînt avant la fin de l'année 1954, de manière à éviter, au voisinage de l'année 1959, un recul temporaire du pavillon français sur l'Atlantique-Nord, avec la perte de clientèle que ce recul risquerait d'entraîner.

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle l'Assemblée nationale avait, lors du vote du budget de l'exercice 1954, invité le Gouvernement à déposer, sans tarder, un projet de loi ouvrant une première tranche de crédits nécessaires à la mise en chantier du navire et voté, au budget du département de la marine marchande, un crédit de 100 millions pour passation d'un marché d'études avec les chantiers de Penhoët.

La question, évoquée en conseil des ministres le 2 juin 1954, conformément à l'engagement pris par le secrétaire d'Etat à la marine marchande devant l'Assemblée nationale, n'a fait encore l'objet d'aucune décision de principe de la part du Gouvernement.

III. — Avant de formuler un avis sur le choix de la solution à adopter, il nous a paru nécessaire d'examiner si les données, actuelles ou prévisibles, de la conjoncture aéro-maritime de l'Atlantique Nord justifient des projets de renouvellement du matériel naval actuellement en ligne.

Cet examen nous a conduits aux constatations qui sont développées ci-après:

1° Après avoir approché ou dépassé un million dans les années 1926 à 1930, *le nombre total annuel des passagers transatlantiques* s'était fixé, au lendemain de la crise mondiale, à un chiffre de l'ordre de 500.000 à 600.000 (maximum en 1937 avec 658.771 passagers). Il n'y avait alors que des passagers maritimes.

Interrompu pendant les années de guerre, le trafic a repris dès le rétablissement d'une offre de transport, croissant, tant pour la voie maritime que pour la voie aérienne, de 651.790 passagers en 1947 à 1.416.238 passagers en 1953.

Même en le comparant au trafic des années 1926 à 1930, pour tenir compte des circonstances économiques favorables que les Etats-Unis ont connues depuis 1945, il est donc possible de conclure à un développement sensible du marché des passages transatlantiques depuis la guerre, à plus forte raison si l'on borne la comparaison aux années 1933 à 1938.

En outre, et sous réserve, bien entendu, que la conjoncture ne se trouve pas altérée par une récession économique, aucun indice ne laisse actuellement prévoir une saturation prochaine de ce marché, dont il est permis d'espérer encore une progression au delà des résultats actuellement atteints;

2° Toutefois, l'apparition du *transport aérien* est venue apporter sur ce trafic un élément nouveau, dont il convient d'apprécier l'incidence actuelle ou prévisible sur le trafic maritime.

S'il est incontestable que le transport aérien a contribué, par ses avantages intrinsèques, à l'extension du trafic en créant, pour une part, sa clientèle propre, il n'est pas niable non plus qu'il concurrence en même temps l'activité maritime de manière directe.

Cette concurrence revêt un double aspect, l'un concernant le trafic proprement dit, l'autre les tarifs.

Au point de vue *du trafic*, l'on constate que le transport aérien prend, dans le trafic total, une part qui a cru lentement de 27 à 37 p. 100 entre 1949 et 1953, ainsi qu'en témoigne le tableau suivant:

	Passagers maritimes.		Passagers aériens.	
	—		—	
1947..........	457.554	70,2 p. 100	194.236	29,8 p. 100
1948..........	620.537	71,3 p. 100	249.787	28,7 p. 100
1949..........	732.239	72,8 p. 100	273.063	27,2 p. 100
1950..........	764.203	70,7 p. 100	316.644	29,3 p. 100
1951..........	809.390	70,5 p. 100	338.968	29,5 p. 100
1952..........	887.728	67,3 p. 100	430.585	32,7 p. 100
1953..........	893.745	63,1 p. 100	522.493	36,9 p. 100

Encore qu'il soit impossible d'en chiffrer la proportion de manière précise, il paraît hors de doute qu'une part appréciable de la clientèle aérienne serait venue, en l'absence de l'avion, renforcer le nombre des passagers maritimes et porter celui-ci, en 1953, au delà du million atteint en 1926-1930, dans des circonstances économiques comparables.

Au point de vue *des tarifs*, le transport aérien poursuit une politique dite de « démocratisation », qui s'est traduite, sur l'Atlantique Nord, par la création en mai 1952 de la classe touriste au tarif de 290 $ au lieu de 415 $ en classe standard.

Cette mesure a certainement contribué à l'extension de la clientèle aérienne. Elle a, par contre, amené un glissement de cette clientèle vers la classe de tarif inférieur. En outre, cette politique de bas tarifs s'impose à son tour aux compagnies maritimes, en les empêchant de relever leurs tarifs au niveau des prix de revient. C'est ainsi que, pour l'exploitation sous pavillon français, les tarifs, convertis en francs, ne sont actuellement qu'à l'indice 14 ou 15 par rapport à 1938, alors que les dépenses d'exploitation varient de l'indice 25 à l'indice 28.

Les données acquises étant ainsi précisées, il paraît vraisemblable de considérer, pour l'avenir:

Que le transport aérien améliorera ses performances techniques, notamment sous l'angle de la vitesse et de la capacité, tout en parvenant à un abaissement probable du prix de revient, alors que le paquebot ne paraît pas susceptible d'une amélioration très sensible sur les résultats actuellement acquis, tant du point de vue technique que sous l'angle du prix de revient de l'exploitation.

Que la clientèle aérienne gagnera en importance, à mesure de la banalisation de l'avion comme transporteur de masse, évolution probablement favorisée d'ailleurs par l'accession à l'âge adulte de la génération d'après-guerre;

Que, par contre, sur l'Atlantique-Nord spécialement, les avantages propres du paquebot continueront d'attirer longtemps une clientèle essentiellement touristique; que d'ailleurs, le simple fait de sa présence contribuera à entretenir sa clientèle, ou, en d'autres termes, qu'il y aura des paquebots, plutôt que des paquebots pour une clientèle de vocation spécifiquement maritime;

3° Ces considérations et la constatation que le *trafic maritime* des passagers sur l'Atlantique-Nord marque une progression régulière depuis 1947, malgré l'accroissement du trafic aérien, pour atteindre en 1953 un chiffre supérieur de 50 p. 100 à celui de 1938, ont amené la commission à conclure à l'unanimité de manière positive sur les possibilités du paquebot pour l'avenir de la compétition aéromaritime de l'Atlantique-Nord.

A cet égard, il lui paraît nécessaire de souligner le remarquable progrès réalisé dans le rendement moyen des paquebots membres de l'Atlantic Conference par rapport à l'avant-guerre, progrès qui se traduit par les chiffres suivants:

Entre 1938 et 1953:

Le tonnage de ligne a décru de 82 paquebots jaugeant 1.768.000 tonneaux de jauge brute à 62 paquebots jaugeant 1.283.000 tonneaux, soit de 27,4 p. 100.

L'offre de places, grâce à l'accélération des rotations, a diminué moins que proportionnellement, de 1.476.000 places à 1.139.000 places, soit de 22,8 p. 100.

Le trafic s'est accru de 567.943 passagers à 855.787, soit 50,7 p. 100.

Le remplissage moyen annuel s'est accru de 43,2 p. 100 à 75,1 p. 100, soit de 73,8 p. 100.

En ce qui concerne l'exploitation sous pavillon français, cette amélioration se traduit également par les chiffres suivants:

Le tonnage en ligne a décru de 6 paquebots jaugeant 233.129 tonneaux à 3 paquebots jaugeant 116.654 tonneaux, soit 49,9 p. 100.

L'offre de places a décru de 164.000 à 109.000, soit 33,5 p. 100.

Le trafic a cru de 65.859 à 77.218, soit de 17, 2 p. 100.

Le remplissage moyen a cru de 40 p. 100 à 67,8 p. 100, soit de 67,5 p. 100.

Nous croyons enfin nécessaire d'attirer l'attention sur un aspect significatif du rôle joué par la ligne française de l'Atlantique-Nord dans le courant nord-américain sur la France.

L'examen du trafic réalisé sous pavillon français à destination ou en provenance des ports français touchés par les paquebots membres de l'Atlantic Conference (Cherbourg, le Havre, Marseille et Cannes) montre qu'au cours des trois dernières années, le pavillon français a réalisé 33,5 p. 100 du trafic transatlantique total de ces ports, avec seulement 12,5 p. 100 du tonnage qui les touche.

Il paraît logique de déduire de cette constatation que le passager transatlantique se rendant en France, ou la quittant, choisit de préférence le paquebot français; que celui-ci, par conséquent, contribue de manière appréciable à favoriser le courant touristique transatlantique à destination de la France; que, réciproquement, un recul du pavillon français contribuerait à détourner de la France la clientèle transatlantique.

Si l'on remarque en outre qu'à ces constatations, volontairement limitées à l'examen objectif des chances d'achalandage du paquebot français dans la compétition aéromaritime de l'Atlantique-Nord, s'ajoutent des motifs d'ordre politique, économique et social qui militent en faveur du paquebot, il apparaît *que le maintien de la présence maritime française sur l'Atlantique-Nord doit être regardée comme nécessaire et mérite, par conséquent, de s'inscrire au nombre des objectifs d'ordre économique du Gouvernement.*

IV. — Nous avons été amenés, dans ces conditions, à examiner de quelle manière pourrait assurée la permanence du pavillon français sur ce secteur, à partir de 1959.

Une première solution, suggérée par la Compagnie générale transatlantique comme la solution minimum en l'absence d'une unité de remplacement, consiste à faire desservir la ligne de New-York, à partir de 1959, par les deux paquebots *Flandre* et *Antilles*, le réseau des Antilles étant lui-même desservi par deux bananiers mixtes, à construire, et par *Colombie*, jusqu'au retrait de cette unité.

Cette solution présenterait évidemment l'avantage de n'imposer à l'Etat aucun investissement. Il n'est pas possible de se dissimuler cependant qu'elle se traduirait par un net recul du pavillon français dans la concurrence internationale. En effet, compte tenu du faible tonnage de ces unités, qui leur imposerait des voyages de 7 jours au lieu de 6, pendant la mauvaise saison, il faudrait compter sur une moyenne de 30 voyages annuels pour une offre totale de places de 40.200, en diminution de 65 p. 100 sur l'offre actuelle du pavillon français. Le trafic à attendre de ces deux unités, à supposer que les remplissages actuellement atteints par *Flandre* se maintiennent, seraient de l'ordre de 27.000 passagers, soit 35 p. 100 seulement du trafic actuellement réalisé. En outre, les obligations imposées à la Compagnie générale transatlantique par son cahier des charges, qui prévoit 34 voyages annuels, devraient être de ce fait allégées. Enfin, les incidences de la disparition des deux unités actuellement en service, notamment celles qui concernent l'utilisation du personnel affecté à la ligne, subsisteraient avec toutes leurs conséquences.

Les autres solutions envisagées ont été les suivantes:

1° Remplacement par un seul paquebot de grande capacité et effectuant la traversée en 6 jours (formule 1);

2° Remplacement par un seul paquebot rapide, permettant d'effectuer des traversées de 5 jours, avec une capacité de l'ordre de 1.700 à 2.000 passagers (formule 2);

3° Remplacement des deux paquebots *Ile-de-France* et *Liberté* sinon à l'identique, du moins par deux paquebots de tonnage moyen permettant d'effectuer des traversées de 6 jours (formule 3).

Les caractéristiques détaillées de ces trois types de paquebots sont données en annexe 1 au présent rapport. Leur valeur actuelle de construction est estimée à:

Paquebot « formule 1 »: 6 jours, 28 milliards environ;
Paquebot « formule 2 »: 5 jours, 32 milliards;
Paquebot « formule 3»: 6 jours, 16 milliards.

Après avoir procédé à un examen raisonné des prévisions d'exploitation de chacun de ces types de paquebot, la commission a estimé devoir proposer la deuxième solution (paquebot « 2 » de 5 jours) pour les raisons qui seront développées ci-après.

Elle a repoussé à l'unanimité la formule « 1 », estimant qu'il n'y avait aucun intérêt à l'envisager, compte tenu de la faible différence de prix avec la formule 2 et des avantages que la vitesse représente à capacité égale.

Par contre, une minorité s'est prononcée en faveur de la solution n° 3, c'est-à-dire le paquebot de tonnage moyen effectuant la traversée en 6 jours. Les arguments présentés par la minorité peuvent être résumés comme suit:

Au point de vue technique, le grand paquebot de 5 jours ne bénéficiera pas, au même titre qu'un paquebot moyen, de l'expérience de *Flandre* et d'*Antilles*, de caractéristiques voisines; d'autre part, la construction de deux navires permet une substitution en cas d'avarie. En outre, pour construire un grand paquebot, il serait nécessaire de faire des achats de matériel à l'étranger.

Sur le plan social, le remplacement d'*Ile-de-France* et *Liberté* par un seul grand navire laisse posé le problème du sort des équipages.

Sur le plan économique, le coût de construction échelonné de deux paquebots moyens est plus facile à supporter que celui de la construction d'un seul grand paquebot.

D'autre part, il n'est pas démontré que le paquebot rapide bénéficie généralement de meilleurs remplissages et, par ailleurs, il est établi que le coût d'exploitation plus élevé, ne trouve pas sa contrepartie dans une augmentation correspondante des tarifs, eux-mêmes limités à un maximum, par les accords de conférence.

Au point de vue utilisation, le navire moyen peut plus facilement trouver, si nécessaire, une affectation sur une autre ligne ou à un service de croisières en période creuse; d'autre part, la solution d'un service assuré par deux paquebots, donnerait à la Compagnie générale transatlantique une plus grande autonomie d'exploitation que dans le cas d'un seul grand paquebot exploité dans le cadre d'un pool avec les Etats-Unis et la Grande-Bretagne.

Sur le principe même du choix, la formule de deux paquebots moyens, dont la mise en chantier serait échelonnée, donnerait aux pouvoirs publics un certain répit permettant d'observer la conjoncture aéro-maritime et de s'adapter aux circonstances.

Enfin, il y a lieu de se méfier de la tendance de la Compagnie générale transatlantique à voir grand, tendance qu'illustre la mise en chantier des paquebots *Flandre* et *Antilles*, primitivement destinés à la ligne des Antilles et dont l'un d'eux a dû être, par la suite, affecté à la ligne de New-York.

On constate d'ailleurs que les nations étrangères ayant construit des paquebots pour l'Atlantique Nord depuis la guerre n'ont généralement pas adopté la solution du grand paquebot rapide.

Enfin, dans l'état actuel de notre économie et de nos finances, il ne semble pas opportun de s'orienter vers une politique de prestige, dont la construction d'un grand paquebot constituerait une manifestation.

Ces arguments n'ont pas été retenus par la majorité de la commission, pour les raisons suivantes:

a) Du point de vue technique, la Compagnie générale transatlantique nous a indiqué que les problèmes nouveaux posés par la construction d'un grand paquebot ne sont pas très différents de ceux que poserait la construction d'un navire constituant le projet n° 3.

En ce qui concerne la coque, les chantiers français ont déjà réalisé un paquebot capable de soutenir des vitesses voisines et de dimensions plus grandes (*Normandie*) que celles envisagées par le projet n° 2. Ce paquebot a donné toute satisfaction en service.

Les difficultés que l'on pourrait rencontrer tiennent essentiellement au désir d'améliorer le rendement de ce navire en lui faisant porter le maximum de passagers compatible avec ses dimensions. Elles se poseraient de façon analogue, même pour le projet n° 3.

En ce qui concerne l'appareil moteur et évaporatoire de toute façon, pour tenir compte des enseignements et de l'expérience des appareils moteur et évaporatoire des paquebots actuellement en service, ces appareils comporteront toujours un certain caractère de nouveauté (indépendance des lignes d'arbres, en particulier). Les conditions thermodynamiques seront les mêmes dans les deux cas, soit 60 kilogrammes et 480° de surchauffe, comme pour *Flandre* et *Antilles*.

Les puissances à réaliser par ligne d'arbres, même sur le projet n° 2, sont très voisines de celles qui ont déjà été réalisées sur d'autres navires.

La réalisation d'un appareil moteur de 160.000 CV sur 4 lignes d'arbres n'entraîne pas de risques très sensiblement supérieurs à celle d'un appareil moteur de 40.000 CV sur deux lignes d'arbres. Par contre, la disposition sur quatre lignes d'arbres présente l'avantage que, même en cas d'avarie majeure intéressant une ligne d'arbres, le navire conserve les trois quarts de sa puissance totale, ce qui permet d'assurer un service presque normal.

En ce qui concerne les achats de matériel à l'étranger, la question se pose exactement de la même façon pour le navire de 40.000 CV que pour le navire de 160.000 CV: la nécessité de tels achats se pose surtout, en effet, pour certains auxiliaires, qui sont les mêmes dans les deux cas;

b) La question sociale n'est pas mieux réglée par l'utilisation de deux paquebots moyens (formule 3) que par la mise en service d'un seul grand paquebot (formule 2), dont l'effectif global est à peu près équivalent au double de l'effectif d'un paquebot formule 3, état-major compris. Au contraire, pendant la période qui séparera la mise en service du grand paquebot et le retrait du *Liberté*, la solution du paquebot n° 2 nécessitera un appel de main-d'œuvre supplémentaire provisoire, jusqu'au moment du retrait du *Liberté*;

c) Sur le plan économique, nous reconnaissons que le financement échelonné de deux paquebots moyens sera plus facile à supporter pour le budget que celui d'un seul grand paquebot.

Par contre, il est certain que les paquebots rapides bénéficient d'un remplissage plus important, ainsi que le démontrent les chiffres de remplissages des paquebots avant guerre et depuis la guerre, cités plus loin.

En ce qui concerne le bilan d'exploitation, l'argument présenté perd toute sa valeur, si l'on considère que la capacité et la vitesse du paquebot rapide lui permettent de réaliser une offre annuelle de places triple de celle d'un paquebot lent, alors que ses dépenses d'exploitation ne sont même pas doublées;

d) L'argument selon lequel un navire moyen peut plus facilement trouver, si nécessaire, une autre affectation, n'a pas été retenu. En effet, un navire étudié pour une ligne déterminée n'est exploitable sur d'autres lignes qu'au bénéfice de modifications importantes et dans des conditions de rentabilité très précaires. En outre, la position actuelle des transports maritimes et les prévisions les plus pessimistes ne permettent pas de penser que le paquebot est condamné comme moyen de transport sur l'Atlantique Nord, mais qu'il doit surtout être adapté aux besoins réels d'une clientèle nouvelle qui se développe actuellement.

Quant à la formule du pool de grands paquebots, elle consiste en un accord entre les compagnies de ne pas faire partir leurs bateaux le même jour d'un même port; elle est donc profitable pour tout le monde, sans porter atteinte à l'indépendance des compagnies.

Le délai qui s'écoulera, selon la formule n° 3, entre la construction des deux paquebots n'apportera rien, car le fait de construire un seul paquebot moyen entraînera obligatoirement, dans les années qui suivent, la nécessité de construire un autre paquebot pour cette ligne. La dépense totale sera donc la même pour des garanties de réussite moindres;

e) En ce qui concerne la méfiance manifestée à l'égard de la Compagnie Générale Transatlantique, accusée de voir grand, cet argument ne peut être considéré que comme une appréciation, et la commission, dans sa majorité, n'a pas cru devoir en tenir compte;

f) Au regard des solutions adoptées par les pays européens intéressés par ce trafic depuis la guerre, constructions d'unités moyennes à vitesse relativement faibles (20 à 24 nœuds), quelques observations s'imposent:

En ce qui concerne l'Angleterre, le problème ne s'est pas encore posé; le renouvellement des « Queens » ne doit intervenir que dans quelques années, ces unités construites peu de temps avant la guerre ayant subi une reconversion totale après les hostilités. Il n'est pas invraisemblable que les raisons que nous développons plus loin et, en particulier, la meilleure rentabilité d'un grand paquebot, incitent cette nation à suivre une voie analogue à celle qu'elle a suivie jusqu'à ce jour.

Pour les états nordiques, le trafic est essentiellement national et le problème n'est pas influencé par la présence de navires à grand tonnage et à vitesse poussée.

Les passagers transportés à destination de ces pays constituent un faible pourcentage, comparativement au chiffre total de voyageurs transportés entre l'Amérique et l'Europe (1). Cette constatation suffit, à elle seule, pour expliquer l'orientation prise par ces pays dans la construction de leurs navires.

Il en est de même pour l'Italie, située dans un secteur du trafic transatlantique moins important, dont les conditions de navigation sont différentes et sur lequel la concurrence joue de façon moins âpre; c'est pourquoi elle a pu se contenter de paquebots moyens. D'ailleurs, pour les mêmes raisons, les Etats-Unis, qui ont également une ligne sur cette relation, n'ont pas jugé devoir mettre en ligne des navires de fort tonnage et de vitesse poussée et se sont orientés, avec l'*Indépendance* et le *Constitution*, vers l'utilisation de navires analogues à ceux qui sont utilisés par l'Italie (2).

Quelle sera la solution qu'adoptera l'Allemagne pour la reconstitution de ses lignes transatlantiques? Différentes opinions ont été émises, dont la plus récente serait l'utilisation de navires moyens préconisés par les autorités hambourgeoises, opinion provenant surtout du fait que l'accession de grands paquebots dans ce port n'est pas possible. Avant la guerre, les paquebots de fort tonnage étaient basés sur Brême. Mais nous devons indiquer, par souci d'objectivité, qu'un fort courant d'opinion existe également en Allemagne en faveur de la construction d'un grand paquebot rapide.

Enfin, certains ont cru voir dans la réalisation de la formule 2 une solution de prestige à écarter, les difficultés financières du pays ne permettant pas de consentir un investissement de cette importance dans la construction d'un navire dont la rentabilité est incertaine. Est-ce une solution de prestige que d'adopter la formule dont l'étude qui suit démontrera qu'elle est la plus économique et d'exploitation plus conforme aux aspirations d'une clientèle très sollicitée. Une solution de prestige consiste à choisir le moyen le plus luxueux et d'une conception dépassant dans ses techniques et dans ses dimensions ce qui est réalisé à un moment donné. Or, la solution proposée ne répond pas à cette définition, puisque le navire de la formule 2 s'apparentera, en dimensions et en techniques, aux navires de ligne des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne et que la conception de ses aménagements doit répondre à l'évolution constatée vers la classe touriste de la clientèle actuelle.

Si cette affirmation est basée sur la valeur du navire, elle perd tout son intérêt, la construction de deux navires moyens étant plus onéreuse que pour un navire de la formule 2, ainsi que le fait ressortir la suite du rapport (or la minorité est bien d'accord pour la construction de deux navires formule 1, ayant reconnu l'impossibilité matérielle d'exploiter cette ligne avec un seul navire). Enfin, peut-on parler de prestige pour une solution qui ne fait que transposer à la marine marchande les constatations faites dans tous les moyens de transport, à savoir que lorsqu'un marché reste ouvert, le moyen de transport le plus rentable est celui qui transporte le plus de passagers et qui peut assurer les rotations les plus nombreuses, dans des conditions de confort et de sécurité égales.

Les arguments retenus par la commission, dans sa majorité, en faveur du paquebot type 2 sont les suivants:

1° Un seul paquebot rapide permet de maintenir une offre de places du même ordre que celle des paquebots *Liberté* et *Ile-de-France*, par des rotations plus nombreuses et une capacité plus élevée.

C'est ainsi que l'offre réalisée par le paquebot type « 2 », à raison de 46 traversées annuelles et d'une capacité variant suivant la saison entre 1.910 et 1.740 passagers, se chiffre à 85.400 places contre 97.000 au total en 1953 pour *Ile-de-France* et *Liberté*.

---

(1) Le trafic de l'ensemble des principaux ports des pays nordiques, avec les Etats-Unis, s'élevait, en 1953, à 46.000 passagers pour les Scandinaves et 49.000 pour les Hollandais, alors que pour la France ce trafic était de 186.000 passagers et pour l'Angleterre 336.000 (chiffres globaux).

(2) L'ensemble du trafic effectué sur la branche Sud des relations Etats-Unis-Europe n'atteint pas le quart du trafic réalisé sur la branche Nord.

Celle d'un paquebot type « 3 », à raison de 75 traversées annuelles et d'une capacité de 900 passagers, ne serait que de 31.500 passagers, soit un peu plus du tiers seulement de l'offre du paquebot type « 2 ».

Celle d'un paquebot type « 1 » se chiffrerait enfin, à raison de 38 traversées annuelles pour une capacité variant entre 1.545 et 1.725 passagers, à 63.500 places.

Ce qui amène la commission à considérer qu'*à remplissage équivalent*, deux paquebots type « 3 » ou un seul paquebot « 1 » ne seraient susceptibles de transporter que les deux tiers environ du nombre de passagers transportés par un seul navire type « 2 »;

2° Qui plus est, la plupart des constatations effectuées, tant sur les navires français qu'étrangers, dans le passé comme actuellement, au regard de l'achalandage d'un navire rapide, comparativement à celui d'un navire plus lent, prouvent que le navire rapide bénéficie d'une majoration de remplissage parfois très appréciable.

Il s'agit là d'un fait constant, étayé sur de nombreuses observations et valable pour tous les trafics. En dehors de la ligne de New-York, il nous paraît intéressant de rappeler qu'avant la guerre, les deux paquebots *Ville dOran* et *Ville d'Alger* de la Compagnie générale transatlantique effectuaient à eux seuls 53 p. 100 du trafic total assuré par les 10 paquebots exploités par cette compagnie — qu'actuellement le *Kairouan*, paquebot le plus rapide de la Méditerranée (24 nœuds), est notoirement connu comme bénéficiant de la faveur toute spéciale de la clientèle méditerranéenne.

Sur la ligne de New-York, cet état de choses est illustré par les exemples suivants:

Période d'avant guerre.

NAVIRE	VITESSE	NOMBRE de traversées considérées.	DUREE de l'observation.	REMPLISSAGE
	Nœuds.			P. 100.
Normandie	29	118	3 ans 1/2.	53
Ile-de-France	22,5	92	»	43,4
Champlain	19	101	4 ans.	42,8
Queen-Mary	27,5	114	2 ans 1/2.	62,7
Aquitania..........	23,5	85	»	46,1
Bremen	26,3	115	3 ans.	58
Colombus	21	45	»	43,2

Période d'après guerre.

Avant d'examiner les remplissages d'après-guerre, il convient de remarquer qu'une comparaison entre des navires rapides construits avant-guerre (les deux « *Queens* ») et les navires plus lents de construction récente, mais bien adaptés au glissement actuel de la clientèle vers la classe touriste — donc tel que sera conçu le paquebot à construire — ne peut fournir d'enseignements significatifs que si l'on compare les remplissages dans cette classe. C'est la raison pour laquelle, pour ces navires, on fait figurer le remplissage en classe touriste à côté du remplissage moyen toutes classes.

NAVIRE	VITESSE	NOMBRE de traversées considérées.	DUREE de l'observation.	REMPLISSAGE	
				Toutes classes.	Touristes.
	Nœuds.			P. 100.	P. 100.
Secteur Manche.					
United-States	31	67	1 an 1/2.	88,5	100
Queen-Mary	28	128	3 ans.	72	100
Queen-Elisabeth ...	28	126	3 ans.	73,8	94
Caronia	20	41	3 ans.	(1re et cabines seulement.) 54,2	
Liberté	23,6	109	3 ans.	72,7	96,5
Ile-de-France	22,5	100	3 ans.	71,6	87,2
Flandre	22,5	19	7 mois. (Avril/oct. 1953.)	74,2	99
Niew-Amsterdam ..	20	61	3 ans.	75,8	100
Maasdam	16,5	29	1 an 1/2.	»	86
Ryndam	16,9	60	2 ans 1/2.	»	84

NAVIRES	VITESSE	NOMBRE de traversées considérées.	DUREE de l'observation.	REMPLISSAGE toutes classes.
	Nœuds.			P. 100.
Secteur Méditerranée.				
Andréa-Doria	22,5	26	1 an	87,2
Conte-Biancamano..	18,5	37	3 ans.	66

Il ressort de cette comparaison que, même au cours des années d'après-guerre où le choix joue moins largement, du fait de la réduction de l'écart entre l'offre et le trafic — et bien que les grands paquebots demeurent en ligne au cours de la saison creuse d'hiver, alors que les unités moyennes sont souvent affectées à des services de croisière — le paquebot rapide conserve, sur chaque trafic, un avantage sensible sur le paquebot plus lent. Il est particulièrement intéressant de remarquer que des navires déjà anciens, mais rapides, comme les deux *Queen* réalisent, en classe touriste, des remplissages supérieurs à ceux des *Maasdam* et *Ryndam*, paquebots récents conçus pour la classe touriste, mais lents. Enfin, au regard des remplissages réalisés dans cette classe par les paquebots de la Compagnie générale transatlantique, il convient de ne pas oublier que l'offre de cette compagnie, en classe touriste, demeure nettement trop faible pour la demande — au total 1.039 couchettes de touristes sur les trois paquebots pour une capacité totale de 3.838 couchettes — ce qui explique ses remplissages élevés malgré des vitesses relativement faibles, et qu'un accroissement très sensible de l'offre, par l'entrée en service d'un paquebot de capacité étendue en classe touriste et à départs fréquents, rendrait aussitôt toute sa valeur à l'argument vitesse.

Il en résulte qu'au point de vue du trafic réalisé, la supériorité du paquebot « 2 » sur le paquebot « 3 » se traduirait par un rapport de trafic sans doute sensiblement supérieur au rapport de l'offre de places;

3° Les prévisions d'exploitation établis par la Compagnie générale transatlantique, pour chacun des trois types de paquebots envisagés, font l'objet du tableau donné en annexe II.

Elles ont été calculées, compte tenu des considérations qui précèdent:

En tablant sur une réduction des tarifs de 20 p. 100 par rapport aux tarifs actuels, afin de tenir compte de l'influence possible de la politique tarifaire aérienne sur la fixation des tarifs maritimes au cours de la carrière de ces unités.

En adoptant, pour chacun des trois paquebots, deux hypothèses pour les coefficients moyens de remplissages annuels,

L'une empirique, en observant le remplissage réel des paquebots comparables, aux dates où l'unité prévue, supposée en service, aurait pris le départ. Cette méthode conduit aux remplissages moyens suivants:

Paquebot « 2 » (5 jours) : 61,4 p. 100.
Paquebot « 1 » } (6 jours) : 50,7 p. 100.
Paquebot « 3 » }

L'autre, pessimiste, en retenant le coefficient moyen annuel de « Normandie » pour « 2 » soit 53 p. 100, et la moyenne d'avant guerre sur l'Atlantique Nord pour « 1 » et « 3 », soit 40 p. 100.

Comparés aux coefficients réels réalisés actuellement, ces hypothèses, surtout la seconde, peuvent être considérées comme pessimistes. En tout état de cause, elles font raisonnablement la part de la diminution progressive possible de la clientèle maritime au cours de la carrière du paquebot, sous l'effet de la concurrence aérienne.

Sur ces bases, nous avons constaté que le bilan annuel d'exploitation de chacun des trois types de paquebots, charges financières comprises, se solde par les déficits suivants:

	Remplissage.	
	61,4 p. 100	53 p. 100
Paquebot « 2 », 5 jours........	2.266 millions	2.723 millions.
	50,7 p. 100	40 p. 100
Paquebot « 1 », 6 jours........	2.658 millions	3.073 millions.
1 seul paquebot « 3 » 6 jours..	1.980 millions	2.469 millions.
2 paquebots « 3 », 6 jours....	3.489 millions	3.868 millions.

L'examen des postes de dépenses et de recettes fait d'autre part ressortir que les dépenses totales d'exploitation font moins que doubler entre le paquebot « 2 » et le paquebot « 3 » (indice 190) alors que les recettes font plus que tripler (indice 317 et 334 respectivement pour « 2 » contre 100 pour « 3 »).

Les prévisions d'exploitation des paquebots « 2 » et « 3 » sur les bases des coefficients de remplissage actuellement réalisés sont les suivantes:

Le calcul a été fait dans deux hypothèses:

1° En prenant pour le paquebot 3 le coefficient de remplissage de 72 p. 100, actuellement réalisé par *Liberté* ou *Ile-de-France* — de vitesse voisine — et pour le paquebot « 2 » la moyenne entre le remplissage des *Queen* et celui de l'*United States*, soit 82 p. 100;

2° En calculant le remplissage probable de *Flandre* sur une année entière, y compris la période creuse, en remarquant que le coefficient réalisé entre avril et octobre (période de saison) se chiffre à 74 p. 100.

Cette méthode conduit à adopter un coefficient moyen annuel de 66 p. 100.

Dans ces conditions, on a laissé au paquebot « 2 » la supériorité de dix points environ, ce qui donne comme coefficient de remplissage dans cette hypothèse: 76 p. 100.

Sur ces bases nous avons constaté que le bilan annuel d'exploitation de chacun des deux types de paquebots se solde par les déficits suivants:

Hypothèse 1.

Paquebot 2 (remplissage 82 p. 100): 846 millions;
Paquebot 3 (remplissage 72 p. 100): 1.602 millions.
(2.734 millions pour 2 navires.)

Hypothèse 2.

Paquebot 2 (remplissage 76 p. 100): 1.197 millions;
Paquebot 3 (remplissage 66 p. 100): 1.708 millions.
(2.947 millions pour 2 navires.)

(Voir détail des bilans d'exploitation en annexe II.)

Il nous a paru intéressant également, compte tenu des prévisions de trafic annuel faites sur les bases du remplissage empirique adopté, soit:

Paquebot « 2 »: 52.432 passagers;

Paquebot « 1 »: 32.193 passagers;

1 paquebot « 3 »: 15.970 passagers;

2 paquebots « 3 »: 31.940 passagers,

de calculer le coût d'exploitation par passager transporté.

Celui-ci ressort à:

114.900 francs pour le paquebot « 2 ».

154.900 francs pour le paquebot « 1 ».

197.600 francs pour 1 seul paquebot « 3 » en ligne.

182.800 francs pour 2 paquebots « 3 » en ligne.

Encore faut-il faire remarquer que le prix de revient par passager, déjà plus élevé dans le cas du paquebot « 3 » ne serait couvert que par une recette inférieure, les tarifs fixés en conférence pour un navire de cette classe s'établissant nettement au-dessous de ceux applicables au paquebot « 2 ».

Si l'on admet, comme il le paraît inévitable, que la décision de construire un seul navire type « 3 » amènera nécessairement dans un avenir proche, la construction d'un sister-ship, nous sommes donc conduits à *la conclusion que le navire le plus économique, tant au point de vue de la construction que de l'exploitation — et aussi bien en valeur absolue que relativement au nombre de passagers transportés est le paquebot rapide de cinq jours.* Il nous paraît nécessaire d'insister de manière très pressante sur l'erreur qui consisterait, sans contestation possible, à consentir en définitive des dépenses supérieures pour un résultat économique notablement inférieur;

4° A l'appui des considérations qui précèdent, il convient de plus de faire remarquer que le paquebot de cinq jours sera seul susceptible d'être incorporé dans un pool international des grands paquebots (les deux « Queen », « United States », paquebot français), qui aurait l'avantage de permettre des départs réguliers à jours fixes dans les deux sens, évitant le départ simultané de deux grands navires le même jour, du même port, et contribueront ainsi à limiter les effets de leur concurrence réciproque.

5° Enfin, la publicité faite par un navire qui s'inscrirait au nombre des grandes réalisations maritimes internationales, nous paraît rendre la construction d'une telle unité hautement souhaitable, à la fois pour nos constructions navales qui s'efforcent d'être honorées des commandes de l'étranger et pour l'essor de multiples entreprises sous-traitantes.

Pour l'ensemble des raisons qui viennent d'être exposées, nous sommes, par conséquent, conduits à proposer la solution qui consiste à décider le remplacement des deux paquebots « Ile de France » et « Liberté » par un paquebot unique de 30 nœuds et 68.000 tonneaux de jauge brute environ.

Nous tenons à mettre ici l'accent sur le fait que la solution que nous préconisons, si elle sert incontestablement le prestige du pays, n'est en rien basée sur des considérations de cet ordre, mais qu'elle nous paraît s'imposer pour des raisons d'ordre technique, économique, psychologique et financier.

Au point de vue *technique*, il convient de rappeler que le choix ne peut porter que sur une formule de cinq jours ou une formule de six jours, se traduisant par une vitesse en service de 30 nœuds ou de 24 nœuds, toute solution intermédiaire étant sans intérêt.

Or, il est démontré que le navire ne peut atteindre certaines vitesses que lorsque les caractéristiques essentielles, en particulier la longueur, sont calculées en conséquence. C'est ainsi que, si le choix porte sur un navire de cinq jours, ses dimensions, aussi bien pour des raisons de tenue à la mer que pour permettre une capacité en rapport avec l'encombrement de l'appareil-moteur et des auxiliaires, devront être en l'état actuel de la technique navale, déterminées impérativement au voisinage des valeurs indiquées en annexe I.

Au point de vue *économique et financier*, la solution du paquebot rapide permet le maximum de résultats au moindre coût. A une époque où l'accent est mis, à juste titre, sur la notion de productivité, il semblerait inconcevable que ne soit pas retenue la solution qui, fût-ce au prix d'un investissement immédiat supérieur, mais en fin de compte du même ordre que celui qu'il faudra nécessairement engager dans un avenir prochain si l'on retient la solution du paquebot moyen, offre à cet égard le maximum de garanties.

Au point de vue *psychologique* enfin, il n'est pas niable que le passager est attiré normalement vers le paquebot qui réalise un progrès sur les réalisations déjà acquises. Il est constaté également, que malgré les possibilités de vitesse que lui offre l'avion, il persiste à donner ses préférences au navire rapide, admettant de passer sur mer le temps nécessaire à la traversée, mais non de prolonger volontiers ce délai au delà de ce qu'il sait être le minimum indispensable.

Et cet argument reste valable, même pour une clientèle de touristes qui doivent établir un programme dans le cadre d'une durée limitée.

En outre, le grand navire est seul capable d'offrir un volume disponible suffisant pour que les aménagements bénéficient d'un confort qu'exigent maintenant tous les passagers, même de classe touriste, sans réduire la capacité au delà du niveau admissible. Nous tenons d'ailleurs à préciser à cet égard que la capacité de 900 places indiquées pour le paquebot « 3 » ne serait sans doute pas atteinte, compte tenu de l'importance de l'effectif équipage à loger, sauf à réduire le confort offert en deçà des réalisations des récents navires étrangers.

Nous demeurons, par conséquent, convaincus que le paquebot rapide, pour l'ensemble de ces raisons, non seulement présente les meilleures possibilités d'achalandage, dans la compétition aéro-maritime actuelle, mais encore conserve les plus grandes chances de durée, dans une conjoncture qui doit normalement renforcer dans l'avenir les positions de l'aviation.

Nous croyons que ce serait une erreur, au moment où il s'agit de décider d'un investissement qui doit assurer la présence du pavillon français sur l'Atlantique Nord pour plus de vingt ans, de ne pas donner à cet égard le maximum de chances au paquebot qu'il s'agit de construire.

Nous pensons enfin devoir nous élever contre la conviction généralement répandue que le grand navire rapide constitue un luxe coûteux, alors que nous pensons avoir démontré qu'il constitue, au contraire, l'instrument de rendement le plus élevé et d'exploitation la moins onéreuse.

Nous insistons d'ailleurs sur le fait que le projet qui nous a été soumis fait la place la plus large à la classe touriste, pour tenir compte de l'évolution économique actuelle, tout

en réservant, par le jeu des « secteurs » interchangeables, la possibilité de profiter au mieux de la demande en première classe.

Nous croyons donc qu'il faut, en définitive, considérer le grand paquebot rapide, de classe touriste en majorité, comme l'instrument actuellement le mieux adapté à une époque que caractérisent l'impératif de la productivité et la démocratisation des transports.

V. — Nous avons enfin été amenés à nous préoccuper de la manière dont devrait être assuré le financement de la construction de cette unité.

Il apparaît, en effet, que la charge ne peut en être laissée à la Compagnie générale transatlantique. Il s'agit de décider d'un investissement dont l'importance excède considérablement les possibilités financières de cette société et dont les perspectives de rentabilité sont telles qu'il ne saurait être raisonnablement accepté par la compagnie.

Par ailleurs, l'insuffisance de la subvention d'exploitation allouée à la compagnie, subvention qui se chiffre au coefficient 10 pour l'exercice 1953 par rapport au montant de la subvention allouée avant la guerre, alors que les dépenses du réseau contractuel de la Compagnie générale transatlantique s'établissent au voisinage de l'indice 27, ne laisse pas à cette société la possibilité de dégager des profits d'exploitation pouvant être affectés au renouvellement du matériel contractuel.

Il convient, d'autre part, de rappeler qu'indépendamment du problème de la ligne de New-York, la Compagnie générale transatlantique aura normalement à faire face, dans les années qui viennent, aux exigences du renouvellement progressif et normal de son matériel naval vieilli, et qu'elle se doit, dans ces conditions, de conserver intact le crédit dont elle aura besoin à cette occasion. Enfin, nous estimons que l'on ne peut engager sans risques la Compagnie générale transatlantique à exercer des prélèvements sur sa trésorerie à l'intention du paquebot à construire. Or, dans toutes les compagnies maritimes, la sensibilité de l'exploitation aux variations parfois brutales de la conjoncture maritime internationale, impose, de manière impérative, le maintien d'un fonds de roulement en rapport avec l'importance du chiffre d'affaires.

Pour ces raisons, nous estimons que doit être écartée l'éventualité d'un financement direct, même partiel comme l'a suggéré M. le secrétaire d'Etat à la marine marchande en conseil des ministres du 2 juin 1954, par la Compagnie générale transatlantique.

Dans ces conditions, et compte tenu de l'intérêt qu'elle présente sur le plan national, cette réalisation nous semble devoir être prise en charge par l'Etat. Deux formules peuvent être envisagées à cet effet, la première consistant à reconduire la formule adoptée, dans des circonstances comparables, pour la construction du paquebot *Normandie*; la seconde à laisser l'Etat assurer seul et directement le financement du paquebot.

1° Le mécanisme de la formule *Normandie* peut s'analyser succinctement de la manière suivante:

La Compagnie générale transatlantique passe commande du navire, en finance la construction au moyen d'emprunts contractés avec la garantie de l'Etat et en acquiert l'entière propriété.

L'Etat assure à la compagnie, outre la subvention générale d'exploitation sur le montant de laquelle influent les résultats, positifs ou négatifs, de l'exploitation commerciale du paquebot, une subvention complémentaire dont le montant est égal à l'amortissement, à l'intérêt et aux impôts des emprunts contractés.

Cette solution nous paraît, après examen, devoir être écartée, en raison des inconvénients qu'elle présente:

Et pour la Compagnie générale transatlantique, à qui elle laisse la responsabilité d'une lourde opération financière, avec les charges qu'imposerait à sa trésorerie un hiatus possible entre les échéances auxquelles elle devra faire face et le payement par l'Etat de la subvention couvrant les charges financières. En outre, elle fera apparaître au passif du bilan de la compagnie un endettement massif qui ne sera pas de nature à favoriser le crédit dont elle aura besoin, ainsi que nous l'avons rappelé plus haut, pour le renouvellement de son matériel vieilli;

Et pour l'Etat, qui supporte, en définitive, la charge de la construction du navire, sans en conserver la propriété. Il nous paraît d'ailleurs nécessaire d'attirer l'attention sur le fait que le bénéfice principal pour l'Etat de la formule envisagée, à savoir l'échelonnement sur toute la période d'exploitation du navire, des charges financières de la construction, risque de se trouver régulièrement amoindri. En effet, le financement d'une somme de l'ordre de 30 milliards sur une période de cinq ans paraît une entreprise difficilement réalisable pour une société, à moins qu'elle ne bénéficie de facilités particulières auprès d'organismes de crédit publics, ou auprès du fonds de modernisation et d'équipement; auquel cas les prêts fournis par ces organismes et remboursés indirectement par l'Etat ne constitueraient en définitive qu'une modalité de financement direct;

2° Dans ces conditions, nous avons été conduits à donner la préférence à la solution d'un financement assuré directement et totalement sur des crédits budgétaires par l'Etat, qui demeure propriétaire du paquebot et le confie en gérance à la Compagnie générale transatlantique.

Cette formule est déjà consacrée, dans le passé, par un certain nombre de précédents, l'Etat ayant pris parfois la responsabilité de la construction, du financement et de la propriété d'un navire jugé nécessaire, à une époque donnée, à l'exploitation d'un service de passagers. Ce fut le cas des *Gouverneurs Généraux*, du *Ville-d'Oran* et du *Pasteur*.

Elle nous paraît, d'autre part, constituer la suite logique de marché d'études passé auprès du chantier constructeur par le secrétariat d'Etat à la marine marchande, avec l'accord du Parlement.

Enfin, elle semble devoir d'autant plus facilement recevoir l'agrément du Parlement que le Gouvernement a déjà été l'objet d'invitations pressantes en ce sens de la part de nombreux parlementaires et qu'une récente proposition de résolution, à laquelle s'est associée la commission des finances de l'Assemblée nationale, a été adoptée par la commission de la marine marchande, demandant à l'Assemblée nationale d'inviter le Gouvernement à déposer d'urgence un projet de loi comportant les crédits nécessaires à la mise en chantier d'une unité destinée à la ligne de l'Atlantique Nord.

Cette formule, par ailleurs, nous paraît présenter l'avantage de la netteté et de la simplicité, en laissant sans ambiguïté à l'Etat, comme à la Compagnie générale transatlantique, les responsabilités qu'ils sont en mesure de prendre: celle du financement à l'Etat qui conserve, en contre-partie, la pleine propriété du navire; celle de la gérance à la Compagnie générale transatlantique, qui inscrira normalement au compte contractuel prévu par sa convention avec l'Etat les résultats, positifs ou négatifs, de l'exploitation du paquebot.

La commission, cependant, fait observer que les crédits nécessaires à la construction d'un paquebot de remplacement, quel qu'il soit, ne sauraient être trouvés par l'amputation des crédits prévus au plan quadriennal pour la modernisation et l'équipement de la flotte de commerce.

Une telle opération aurait l'effet le plus néfaste sur l'activité même de notre armement, en ralentissant ou en supprimant le remplacement des unités vieillies qui alourdissent dangereusement les charges d'exploitation des compagnies maritimes françaises au regard de la concurrene internationale et sur l'activité de nos chantiers navals déjà très menacée.

L'avis de la commission ayant été, dans une large mesure, influencé par l'observation qui précède, il perdrait une grande partie de sa valeur s'il n'en était pas tenu compte.

Telles sont, en substance, les raisons qui nous conduisent à proposer au Conseil économique de formuler un avis favorable à la construction par l'Etat d'un paquebot rapide destiné à la ligne de New-York, en remplacement de l'*Ile-de-France* et du *Liberté*.

Nous avons la conviction qu'une telle réalisation est de nature à servir de la manière la plus efficace l'intérêt politique, économique et social du pays, en même temps que le prestige de notre pavillon sur une ligne internationale où il a toujours tenu une place de premier plan. Nous sommes, en outre, persuadés que la propagande faite par cette unité en faveur de l'industrie française et le regain d'activité que sa mise en service provoquera vraisemblablement dans le courant touristique transatlantique à destination de la France seront la source de profits indirects à venir, justifiant pour une large part la dépense immédiate à engager.

Nous tenons enfin à ajouter, en terminant, que la solution que nous préconisons, si elle devait être écartée par la France, pourrait, selon toute vraisemblance, être reprise par l'un des armements concurrents qui, obtenant pour lui-même le bénéfice de l'intégration dans le pool international des grands navires, se substituerait à la Compagnie générale transatlantique dans sa mission traditionnelle sur l'Atlantique-Nord, affaiblissant ainsi la position de notre pavillon, que la vocation maritime du pays lui fait un devoir de maintenir.

ANNEXES

au rapport présenté au nom du Conseil Economique, par M. Georges Le Hénaff.

ANNEXE I

Caractéristiques principales des trois projets.

	PROJET 2	PROJET 1	PROJET 3
Programme.			
Horaire (jours)	5	6	6
Vitesse en service (nœuds)	31	25	24
Nombre de passagers maximum	1.910	1.725	900
Caractéristiques.			
Longueur hors-tout (mètres)	307	288	215
Longueur entre p. p. (mètres)	286	265	203
Largeur hors membres (mètres)	34,50	33	27
Creux au pont promenade (mètres)	25,70	25	21,50
Tirant d'eau en charge (mètres)	10,30	9,25	8,80
Déplacement en charge (tonnes)	57.000	50.000	29.500
Automobiles	94	95	50
Nombre de passagers:			
1re classe	400	350	325
Interchangeables	250/420	230/410	75/125
Touristes	1.090	965	450
Nombre total avec maximum:			
En 1re classe	1.740	1.545	850
En touriste	1.910	1.725	900
Effectif du personnel:			
Etat-major	64	60	28
Equipage pont	101	95	70
Equipage machine	175	161	75
Equipage civil	802	750	515
Effectif total maximum	1.142	1.066	688
Nombre maximum de personnes à bord	3.052	2.816	1.588
Nombre d'hélices	4	2	2
Jauge brute approximative (taux)	68.000	60.000	33.000
Performances.			
Puissance en service (chevaux)	140.000	70.000	40.000
Consommation par mille kilogrammes:			
Eté	1.130	730	480
Hiver	1.210	795	»
Consommation de base par chevaux-heure	260	275	280
Vitesse aux essais (nœuds)	34	27,5	25,5

ANNEXE II

Bilan de l'exploitation par exercice.

RECETTES	PAQUEBOT 1	PAQUEBOT 2	PAQUEBOT 3
Hypothèse 1.			
Trafic supposé par an (passagers)	32.193	52.432	45.970
Remplissage empirique:			
Passages sous déductions	2.026.554.000	3.405.391.000	922.350.200
Fret, auto	302.480.000	355.852.000	254.670.000
Recettes sous déductions:			
Paquebot 2, 61,5 p. 100			
Paquebot 1, 50,7 p. 100	2.329.034.000	3.761.243.000	1.177.020.200
Paquebot 3, 50,7 p. 100			
Hypothèse 2.			
Remplissages ramenés à:			
Passages sous déductions	1.610.978.000	2.948.355.000	732.910.600
Fret, auto	302.480.000	355.852.000	254.670.000
Paquebot 2, 53 p. 100			
Paquebot 1, 40 p. 100	1.913.458.000	3.304.207.000	987.580.600
Paquebot 3, 40 p. 100			

	PAQUEBOT 1	PAQUEBOT 2	PAQUEBOT 3
DEPENSES			
Dépenses maritimes, commerciales et d'armement.			
1° Force motrice	553.355.000	979.269.000	221.317.000
2° Frais de port	181.410.000	235.889.000	110.201.000
3° Equipage	1.068.097.000	1.195.636.000	600.161.000
4° Approvisionnements	129.420.000	157.676.000	95.000.000
5° Entretien, reclassification	200.000.000	250.000.000	125.000.000
6° Assurances	285.000.000	202.000.000	204.000.000
A. — Total des dépenses	2.417.312.000	3.119.870.000	1.486.679.000
Charges générales.			
7° Frais généraux	470.000.000	470.000.000	470.000.000
8° Amortissements	1.400.000.000	1.625.000.000	800.000.000
9° Charges financières	700.000.000	812.500.000	400.000.000
B. — Total des charges générales	2.570.000.000	2.907.500.000	1.670.000.000
Total des dépenses A et des charges générales B	4.987.312.000	6.027.370.000	3.156.679.000
RESULTATS			
Hypothèse 1.			
Recettes (dépenses A)	— 88.278.000	+ 641.373.000	309.659.000
Recettes (dépenses A plus frais généraux)	— 558.278.000	+ 171.373.000	— 779.659.000
Recettes (dépenses A plus charges générales B)	— 2.658.278.000	— 2.266.127.000	— 1.979.659.000 (pour un navire de ce type) (*). — 3.489.318.000 (pour deux navires de ce type) (*).
Hypothèse 2.			
Recettes (dépenses A)	— 503.854.000	+ 181.337.000	— 499.098.000
Recettes (dépenses A plus frais généraux)	— 973.854.000	— 288.663.000	— 969.098.000
Recettes (dépenses A plus charges générales B)	— 3.073.854.000	— 2.723.163.000	— 2.169.098.000 (pour un navire de ce type) (*). — 3.868.197.000 (pour deux navires de ce type) (*).

(*) Les frais généraux restent les mêmes.

Bilan de l'exploitation par exercice.

(calculé selon les coefficients de remplissage actuels).

	PAQUEBOT 2	PAQUEBOT 3
RECETTES		
Hypothèse 1.		
Trafic supposé par an (passagers)	70.026	22.680
Remplissage empirique:		
Passages sous déductions	4.825.163.000	1.299.525.000
Fret, auto	355.852.000	254.670.000
Recettes sous déductions: Paquebot 2,82 p. 100 Paquebot 3,72 p. 100	5.181.015.000	1.554.195.000
Hypothèse 2.		
Trafic supposé par an (passagers)	64.902	20.790
Remplissage empirique:		
Passages sous déductions	4.474.367.000	1.193.283.000
Fret, auto	355.852.000	254.670.000
Recettes sous déductions: Paquebot 2,76 p. 100 Paquebot 3,66 p. 100	4.830.219.000	1.447.953.000
DEPENSES		
Dépenses totales	6.027.370.000	3.156.679.000
RESULTATS		
Hypothèse 1	— 846.355.000	— 1.602.484.000 (pour un navire de ce type). — 2.734.968.000 (pour deux navires de ce type).
Hypothèse 2	— 1.197.151.000	— 1.708.726.000 (pour un navire de ce type). — 2.947.452.000 (pour deux navires de ce type).

ANNEXE III

Trafic Atlantic Conférence.
(Paquebots toutes compagnies.)

	1951			1952			1953		
	Wd.	Ed.	Total.	Wd.	Ed.	Total.	Wd.	Ed.	Total.
Trafic total.									
Sur les U. S. A.	289.284	237.481	526.765	321.710	280.293	602.003	344.849	303.779	648.628
Sur le Canada	132.293	45.419	177.712	147.085	57.966	205.051	144.132	63.027	207.159
Total tous ports d'Europe	421.577	282.900	704.477	468.795	338.259	807.054	488.981	366.806	855.787
Trafic sur France.									
U. S. A. et Canada									
Cherbourg	24.577	21.003	45.580	29.879	24.182	54.061	26.917	20.670	47.587
Le Havre	60.707	45.214	105.921	71.890	55.574	127.464	72.194	60.891	133.085
Marseille	241	199	440	232	192	424	151	128	279
Cannes	2.858	1.399	4.257	3.321	1.681	5.002	3.263	2.428	5.691
Total	89.383	67.815	157.198	105.322	81.629	186.951	102.525	84.117	186.642
Part des ports français dans le total (pourcentage)			22,3			23,2			21,8

Trafic de la Compagnie générale transatlantique.

	1951			1952			1953		
	Wd.	Ed.	Total.	Wd.	Ed.	Total.	Wd.	Ed.	Total.
Sur U. S. A. :									
De ou sur Grande-Bretagne	10.233	7.417	17.650	10.577	7.833	18.410	10.973	8.203	19.176
De ou sur France	31.731	28.899	60.630	32.150	28.436	60.586	27.998	26.672	54.670
Total	41.964	36.316	78.280	42.727	36.269	78.996	38.971	34.875	73.846
Part de la C. G. T. (pourcentage)									
Dans le trafic total			11,1			9,8			8,7
Dans le trafic sur France (au total)			38,6			32,4			29,3
Dans le trafic sur les ports français du Nord (zone de concurrence directe)			39,8			33,4			30,3

ANNEXE IV

Trafic des passagers transatlantiques de 1921 à 1953.

	Toutes lignes.	Cie Gle Transatlantique.
1921	825.900	88.369
1922	806.296	57.053
1923	978.261	52.954
1924	785.114	55.909
1925	869.030	63.809
1926	946.266	68.965
1927	1.035.658	82.657
1928	1.060.717	86.202
1929	1.069.117	83.501
1930	1.002.353	82.279
1931	685.456	63.768
1932	642.709	53.310
1933	467.620	42.741
1934	460.128	42.604
1935	498.008	54.068
1936	597.649	65.327
1937	698.771	84.879
1938	567.943	65.379
1947	457.554	9.759
1948	620.537	17.621
1949	732.239	35.865
1950	761.293	61.802
1951	809.299	78.569
1952	887.728	79.320
1953	893.745	74.004

2e résolution formulée par le Conseil économique au cours de sa séance du mardi 20 juillet 1954.

Le conseil économique,

Vu sa résolution en date du 8 juin 1954, par laquelle il s'est saisi du problème du renouvellement de la flotte maritime française,

Après avoir entendu le rapport, relatif au problème du renouvellement de la flotte passagère française sur l'Atlantique Nord, présenté, au nom de sa commission des transports, des postes, télégraphes et téléphones et du tourisme, par M. G. Le Hénaff;

Après avoir repoussé deux contreprojets d'avis (1);

Le premier, présenté par le groupe des travailleurs (C. F. T. C.), et tendant au remplacement de l'*Ile-de-France* par un paquebot de moyen tonnage effectuant la traversée en six jours, le remplacement ultérieur du *Liberté* devant être envisagé en fonction des conditions de l'époque (2);

Le second, présenté par le groupe des travailleurs (C. G. T.), et tendant au remplacement des deux paquebots qui seront retirés du service par deux paquebots de 30.000 tonneaux effectuant la traversée en six jours (3),

Considérant:

1° Que le maintien de la présence maritime française sur l'Atlantique Nord est nécessaire et doit s'inscrire au nombre des objectifs d'ordre économique du Gouvernement;

(1) Voir le texte des deux contreprojets en annexe.
(2) Ce vote a été acquis au scrutin public par 108 voix contre 34 et 4 abstentions (voir résultat en annexe, scrutin n° 1).
(3) Ce vote a été acquis au scrutin public par 110 voix contre 31 et 3 abstentions (voir résultat en annexe, scrutin n° 2).

2° Que le remplacement des unités en voie de disparition par un matériel permettant au moins le maintien de l'offre annuelle des places à son niveau actuel est nécessaire et justifié;

3° Que la plupart des constatations effectuées, tant sur des navires français qu'étrangers, dans le passé comme dans le présent, au regard de l'achalandage d'un navire rapide comparativement à un navire plus lent, prouvent que le premier bénéficie d'un accroissement de remplissage appréciable;

4° Que les prévisions d'exploitation, faites dans les différentes hypothèses étudiées dans le rapport, font ressortir, pour le navire dit de cinq jours, des dépenses relativement inférieures pour un résultat économique supérieur;

5° Que le paquebot de cinq jours serait seul susceptible éventuellement d'être incorporé dans le pool international des grands paquebots, système qui aurait l'avantage de permettre des départs réguliers à jour fixe dans les deux sens, évitant le départ simultané de deux grands navires le même jour, du même port et de limiter ainsi les effets de la concurrence;

6° Que la construction de cette unité s'inscrirait dans les grandes réalisations maritimes internationales et permettrait de mettre en valeur notre construction navale et les multiples industries sous-traitantes;

7° Que l'état actuel du trafic maritime sur l'Atlantique-Nord marque une très importante progression des passagers dits de classe moyenne et touristes;

8° Que la démocratisation des passages dans le transport aérien a influencé la tarification maritime, qui constitue un élément dont il faut essentiellement tenir compte;

9° Que le financement de la construction du paquebot de remplacement par la Compagnie générale transatlantique lui imposerait de telles charges de trésorerie qu'il constituerait un endettement massif tel que le crédit dont elle aura besoin pour assurer le renouvellement de son matériel vieilli s'en trouverait sensiblement amoindri;

10° Que les crédits de modernisation et d'équipement de la flotte marchande française ne sauraient supporter d'amputation pour assurer le financement du paquebot transatlantique, sous peine de voir les activités maritimes et de constructions navales réduites ou supprimées dangereusement;

Emet l'avis (1):

1° Qu'il y a lieu d'assurer le maintien de la présence du pavillon français sur la ligne France-Amérique du Nord (2);

2° Qu'il y a lieu, dès à présent, de prévoir le remplacement des deux paquebots *Ile-de-France* et *Liberté* par un paquebot de grande capacité passagère et pouvant effectuer la traversée entre la France et l'Amérique du Nord en 5 jours;

3° Qu'il y aura lieu de tenir le plus grand compte, dans la conception du navire, du développement des activités touristiques et commerciales entre les deux pays et de la clientèle qui en découle;

4° Que la notion de confort, répondant aux techniques nouvelles et aux aspirations normales d'une clientèle moderne, devra se substituer aux notions de grand luxe et de réalisations somptuaires;

5° Que, la construction de ce paquebot devant permettre de mettre en valeur l'industrie française, il conviendra de limiter au strict minimum l'utilisation de matériel étranger;

6° Que la charge de la construction du paquebot doit être supportée par l'Etat, qui en conservera la propriété, la gérance en étant confiée à la Compagnie générale transatlantique;

7° Que la solution de financement devra être recherchée dans l'affectation de crédits budgétaires spéciaux, en excluant toute amputation des crédits prévus dans le cadre de la modernisation et de l'équipement de la flotte de commerce française et que cette solution a un caractère impératif au regard du Conseil économique;

8° Que le Gouvernement devra déposer avant les vacances parlementaires un projet de loi comportant les crédits spéciaux nécessaires à la construction de ce paquebot (3).

(1) Le vote a été acquis au scrutin public par 106 voix contre 32 et 12 abstentions.

(2) Un amendement présenté par le groupe des travailleurs (C.F.T.C.) a été repoussé par un vote à main levée. Il tendait à ajouter avant ce paragraphe un 1° ainsi conçu:

« 1° Qu'il convient de rejeter toute solution tendant à assurer le renouvellement de la flotte française de l'Atlantique-Nord au détriment de la réalisation du plan de modernisation et d'équipement de l'ensemble de la flotte française. »

(3) Un amendement présenté par le groupe des travailleurs (C.F.T.C.) a été repoussé par un vote à main levée. Il tendait à ajouter, à la suite de ce paragraphe, le texte suivant:

« 9° Que l'on procède à une étude d'ensemble de la coordination des transports aériens et maritimes, qui devrait permettre notamment de préciser les conditions dans lesquelles il conviendra de s'orienter dans un proche avenir pour assurer au mieux l'équipement et la modernisation de notre flotte aérienne et maritime. »

ANNEXES

SCRUTIN N° 1

Sur le contre-projet relatif au problème du renouvellement de la flotte passagère française sur l'Atlantique Nord, présenté par le groupe des travailleurs (C. F. T. C.).

Nombre de votants	146
Ont voté pour	34
Ont voté contre	108
Se sont abstenus	4

Le Conseil économique n'a pas adopté.

Ont voté pour (34).

Groupe de l'agriculture. — MM. Haniquaut (C. F. T. C.), Rous (C. G. T.).

Groupe des associations familiales. — M. Houist.

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, Dumontier, Philip.

Groupe des travailleurs:

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vandenbussche, Vansieleghem, Willame.

C. G. T. — MM. Bouchaud, Duret, Frischmann, Furst, Mme Joannès, MM. Le Brun, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz, Subreville, Tanty.

Groupe de l'Union française. — MM. Djibo (C. G. T.), Rakotobé (C. F. T. C.).

Ont voté contre (108).

Groupe des activités diverses. — MM. Colleville, Montfajon.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Barré, Bidau, Blondelle, Bohuon, Blaise (F. O.), Bonjean, Bouchard, Chatras, Chauvin, Chégut, Collet, Deleau (Jean), Desbarats, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Guellati, Guy-Charon, Hadengue, Havard, Léonet, Lepicard, Lequertier, Milhau, Nové-Josserand, Prault, Robin, Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André, Boulland, Canonville, Dallant, Lecœur, Levieux, Ouvrière, Séné.

Groupe des associations familiales. — MM. Leroy (Louis), de Loynes, Mabit, Noddings, M. Viaot.

Groupe des classes moyennes. — MM. Millot, Tisserand.

Groupe des coopératives. — MM. Benoist, de Laulanié, Martin, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Ferlet, Hérell, Verret.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Berlaux, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Laguionie, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Charvet, Dessé, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Mayolle, Meunier, Pisson, Rogliano, Trocmé.

Groupe de la pensée française. — M. Caujolle.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

Groupe des travailleurs:

C. G. C. — MM. Ducros, Gondouin, Le Ferme, Malterre.

C.G.T.-F.O. — MM. Babau, Beyaert, Bomal, Bothereau, Charlet, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lafond, Neumeyer, Peeters, Richard.

C.T. Intellectuels. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — MM. Bicheron (C.G.C.), Bournet-Aubertot, Carré, Monthé, N'Diaye (C.G.T.-F.O.), Serrure.

Se sont abstenus (4).

Groupe de l'artisanat. — M. Ressicaud.

Groupe des associations familiales. — M. Dary, Mme Picard.

Groupe de la pensée française. — M. May.

SCRUTIN N° 2

Sur le contre-projet d'avis relatif au problème du renouvellement de la flotte passagère française sur l'Atlantique-Nord, présenté par le groupe des travailleurs (C. G. T.).

Nombre des votants 145

Ont voté pour 32
Ont voté contre 110
Se sont abstenus 3

Le Conseil économique n'a pas adopté.

Ont voté pour (32).

Groupe de l'agriculture. — MM. Haniquaut (C. F. T. C.), Rius (C. G. T.).

Groupe de la pensée française. — MM. Byé, Philip.

Groupe des travailleurs:

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vandenbussche, Vansieleghem, Willame.

C. G. T. — MM. Bouchaud, Duret, Frischmann, Furst, Mme Joannès, MM. Le Brun, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz, Subreville, Tanty.

Groupe de l'Union française. — MM. Djibo (C. G. T.), Rakotobé (C. F. T. C.).

Ont voté contre (110).

Groupe des activités diverses. — M. Monifajon.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Barré, Bidau, Blondelle, Bohuon, Blaise (F. O.), Bonjean, Bouchard, Chatras, Chauvin, Chégut, Collet, Deleau (Jean), Desbarats, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Guellati, Guy-Charon, Hadengue, Havard, Léonet, Lepicard, Lequertier, Milhau, Nové-Josserand, Prault, Robin, Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André, Boulland, Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Ouvière, Ressicaud, Séné.

Groupe des associations familiales. — MM. Dary, Leroy (Louis), de Loynes, Mabit, Noddings, Mme Picard, M. Vinot.

Groupe des classes moyennes. — MM. Millot, Tisserand.

Groupe des coopératives. — MM. Benoist, de Laulanié, Martin, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Ferlet, Héreil, Verret.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Berlaux, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Laguionie, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Charvet, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Mayolle, Meunier, Pisson, Rogliano, Trocmé.

Groupe de la pensée française. — MM. Caujolle, Soula.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

Groupe des travailleurs:

C. G. C. — MM. Ducros, Gondouin, Le Ferme, Malterre.

C. G. T.-F. O. — MM. Babau, Beyaert, Bomal, Bothereau, Charlot, Cuenel, Degris, Delamarre, Goudy, Lafond, Neumeyer, Peeters, Richard.

C. T. intellectuels. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — MM. Bicheron (C. G. C.), Bourret-Aubertot, Carré, N'Diaye (C. G. T.-F. O.).

Se sont abstenus (3).

Groupe de la pensée française. — MM. Dumontier, May.

Groupe de l'Union française. — M. Lawrence.

SCRUTIN N° 3

Sur l'ensemble du projet d'avis relatif au problème du renouvellement de la flotte passagère française sur l'Atlantique-Nord.

Nombre des votants 150

Ont voté pour 106
Ont voté contre 32
Se sont abstenus 12

Le Conseil économique a adopté.

Ont voté pour (106).

Groupe des activités diverses. — MM. Colleville, Monifajon.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Barré, Bidau, Blaise (C.G.T.-F.O.), Bonjean, Bouchard, Chauvin, Chégut, Collet, Deleau (Jean), Desbarats, du Douet de Graville, Forget, Gauthier, Génin, Guellati, Guy-Charon, Havard, Léonet, Lepicard, Lequertier, Milhau, Nové-Josserand, Robin, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André, Boulland, Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Ouvière, Séné.

Groupe des associations familiales. — MM. Dary, Leroy (Louis), de Loynes, Mabit, Noddings, Mme Picard, M. Vinot.

Groupe des classes moyennes. — MM. Millot, Tisserand.

Groupe des coopératives. — MM. Benoist, de Laulanié, Martin, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Ferlet, Héreil, Le Hénaff, Verret.

Groupes des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Berlaux, Cauchois, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Laguionie, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Charvet, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Mayolle, Meunier, Pisson, Rogliano, Trocmé.

Groupe de la pensée française. — MM. Caujolle, Soula.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

Groupe des travailleurs:

C.G.C. — MM. Ducros, Gondouin, Le Ferme, Malterre.

C.G.T.-F.O. — MM. Babau, Beyaert, Bomal, Bothereau, Charlot, Cuenel, Degris, Delamarre, Goudy, Lafond, Neumeyer, Peeters, Richard.

C.T. intellectuels. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — MM. Bicheron (C.G.C.), Bourret-Aubertot, Carré, N'Diaye (C.G.T.-F.O.), Poilay, Serrure.

Ont voté contre (32).

Groupe de l'agriculture. — MM. Haniquaut (C.F.T.C.), Prault, Rius (C.G.T.).

Groupe de la pensée française. — M. Byé.

Groupe des travailleurs:

C.F.T.C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Paillieux, Reynaud, Mlle Tribolati, MM. Vandenbussche, Vansieleghem, Willame.

C.G.T. — MM. Bouchaud, Duret, Frischmann, Furst, Mme Joannès, MM. Le Brun, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz, Subreville, Tanty.

Groupe de l'Union française. — M. Djibo (C. G. T.), Rakatobé (C.F.T.C.).

Se sont abstenus (12).

Groupe de l'agriculture. — MM. Blondelle, Bohuon, Chatras, Ferré, Hadengue, Tardy.

Groupe de l'artisanat. — M. Ressicaud.

Groupe des associations familiales. — M. Houist.

Groupe de la pensée française. — MM. Dumontier, May, Philip.

Groupe de l'Union française. — M. Lawrence.

N. B. — M. Dary (groupe des associations familiales), porté comme ayant voté « pour », déclare avoir voulu « s'abstenir ».
M. Aroud (groupe des sinistrés), non porté comme votant, déclare avoir voulu voter « pour ».

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.